

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

Eco mes 8 rs.
Trimestre 21.

FUERA DE ELLA.

Trimestre 30.

NÚMEROS SUELTOS
DEL ECO UN REAL.

ELECO DE CARTAGENA.

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

Eco mes 8 rs.
Trimestre 21.

FUERA DE ELLA.

Trimestre 30.

NÚMEROS SUELTOS
de Cartagena Ilustrada 2 rs.

Puntos de suscripcion.

CARTAGENA

Liberato Montells, Mayor 24.

(SEGUNDA EPOCA.)

Madrid y Provincias

corresponsales

de la casa SAAVEDRA

Lunes 1 de Marzo.

El Eco de Cartagena.

CONOCIMIENTOS ÚTILES.

FERRO CARRILES.

III.

La primera vez que en mi viaje por el Mediodía de Francia, de paso para Suiza, llegué a la magnífica estación del camino de hierro de Lion, sorprendíame la magnitud de aquel suntuoso edificio, las verdaderas montañas de combustible, artísticamente apilado; las amplias cocheras y, en fin, la multitud de carruajes que ocupaban grandes espacios de terreno en aquella especie de ciudad levantada por la industria moderna.

De buen grado hubiera permanecido durante algunas horas en la estación, examinando cuanto se ofrecía ante mi vista; pero el tren iba a partir y solo podía disponer de algunos minutos.

La campana dió la señal; los empleados abrieron la sala de descanso; los viajeros penetraron en los coches y a poco el tren se deslizaba, camino de Ginebra, sobre el magnífico puente bajo cuyas aguas corre el hermoso Rodano.

Siguiendo mis costumbres de turista, hacia en la cartera diferentes anotaciones; y como dirigiese la palabra demandando una noticia a un jefe de ferro-carriles que accidentalmente nos acompañaba, obtuve con las respuestas diversos datos acerca de los caminos de hierro; datos que transcribo sin comentarios y sin orden especial ni determinado.

El material de ferro-carriles es muy considerable. Los wagones son de varias especies: los destinados a viajeros ocupan el lugar preferente y se dividen en 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. (En Alemania existe 4.ª clase.)

Hay, además wagones-correos; wagones-cuadras; wagones para conducir la leche; otros para transportar el coque y el carbón vegetal; otros llamados struc para el tras-

porte de diligencias, y demás vehículos y otros cuya enumeracion es de menos importancia que los ya mencionados.

Los wagones-correos son oficinas ambulante, cómodos, perfectamente calentados en el invierno y dispuestos en término que las operaciones a que se destinan se verifican sin la mas pequeña dificultad ni trabajo.

Si comparamos esos carruajes de Francia y del resto de Europa, con los de análoga naturaleza empleados en España, habremos de reconocer que la desventaja está de nuestra parte.

Los wagones-cuadras para caballerías permiten a estos una colocacion conveniente, merced al sistema adoptado de que cada carruaje consta de tres compartimientos de pequeñas cuadras, a cuya vigilancia se destina un palafreno por cada wagon.

Los wagones-cuadras acomodados al transporte de cerdos difieren de los anteriores en tener dos pisos y en la carencia de compartimientos; es decir que los ganados van reunidos.

Hay tambien en los ferro-carriles de Francia, lo mismo que en los de casi toda Europa salones suntuosos con terrazas adyacentes, donde pasean los viajeros y hay a la vez departamentos reservados para fumar.

Estas dos últimas mejoras se desconocen en España, que en cuestion de ferro-carriles no ha obedecido todavía al perfeccionamiento de otros países.

En confirmacion de estas palabras pudiera añadir muchos datos, pero solo haré algunas observaciones a manera de ejemplos.

Mientras en España se pierde sin necesidad algunos minutos gracias a la intervencion de billetes, cuando llega el tren a la estación final de su destino, en el extranjero se practica la intervencion a la salida de la última estación, con lo que se ahorra una molestia innecesaria, sin detrimento del buen servicio.

En Suiza los coches tienen colocados los asientos de tal modo, que

los vuelve de uno a otro lado con entera facilidad; y como la entrada a los wagones se verifica por los extremos ó sea en el sentido de su longitud, se ha ideado unirlos por medio de puentes de hierro, que hacen oficio de balcones y sirven para mayor desahogo y comodidad.

Llevan en Francia un timbre eléctrico los coches de primera clase; y una inscripción fija en torno del boton advierte, que sirven para llamar en caso de peligro.

En Alemania y Austria se calientan no solo los carruajes de primera, como se practica en las demás naciones, sino los de segunda clase: pero debemos advertir que respecto a los de tercera se observa en todas partes la misma omision y es indudable que si las empresas procediesen de otro modo prestarían un beneficio considerable a numerosos viajeros.

El jefe de ferro-carriles a quien a últimos antes, nos ha suministrado los siguientes pormenores de algunas líneas francesas: bastantes a revelar la importancia de las vias objeto de estos artículos.

La línea de Lion tenía en el año 1861 un total de 1.899 carruajes de viajeros. La del Este contaba en el de 1865 con 1.951 carruajes de viajeros y 16.316 wagones de mercancías. La de Orleans con 903 de los primeros y 1.107 de los segundos y la del Oeste con 1.170 y 10.160 respectivamente.

El peso de un wagon de primera clase en la línea del Norte de Francia es de 5.240 kilogramos. El de uno de segunda en la de Strasburgo es de 6.200 y el de uno de tercera, de 6.000.

Un wagon de terraplen cuesta sobre 800 francos. Uno para animales ó mercancías, de 3.000 a 5.000. Uno de primera clase para viajeros (en la línea del Este de Francia) 10.000 y si lleva capé 11.000.

Un wagon misto (son los que tienen primera y segunda clase) en las líneas de Orleans y Mediodía de Francia, 12.000 francos próximamente.

La locomotora Crampton pesa en orden de marcha, incluyendo el tender, 45.900 kilogramos y la lo-

comotora Eugerht, en iguales condiciones, 62.800 kilogramos.

Pero al lado de estas moles hay en la línea de Rouen (Francia) locomotoras Boudicon para viajeros, que cargadas pesan 17 toneladas.

Traducida en caballos de fuerza, la potencia de una locomotora, desarrolla esta fuerza de 200 a 300 caballos por lo menos.

Para terminar con la monotonia de estos apuntes numéricos, vamos a dar otro dato: una locomotora y su tender cuestan por término medio 60.000 francos.

En los sucesivos artículos continuaremos consignando nuevas observaciones, pero siempre bajo la base de la sencillez agena de pretensiones y sin aspirar a escribir un tratado completo de ferro-carriles.

Augusto Jerez Perceval.
(Granada febrero 1875)

Correo general.

Madrid 28 de Febrero de 1875.

El mariscal MacMahon recibirá mañana con gran solemnidad al marqués de Molina, embajador de España.

La recepcion se verificará en el palacio del Eliseo.

La infanta de España, condesa de Girgenti, saldrá hoy para España.

—Dice un colega:

«Es de todo punto falsa la noticia lanzada por el corresponsal de un periódico de provincia y reproducida por el «Diario Español» que aseguraba haberse celebrado una reunion política en casa del Sr. Topete; este, segun informes que nadie podrá rebatir está exclusivamente consagrado a sus afecciones de familia, y se halla apartado por completo del movimiento de los partidos.»

El jefe del departamento de Filipinas, general Antequera, ha sido relevado por el general Pezuela, y este es el verdadero motivo de su llamada. Decimos esto por evitar la interpretacion que se ha dado a una noticia publicada por un periódico.